Rudolf Manik

Machutová, Marcela, Hodboď, Michal, Čadek, Jiří, Sudek, Čeněk, Tržil, Leoš: Století dopravní policie

Zvole u Prahy: Antonín Matějka-Moto Public, 2021, ISBN 978-80-906693-8-3, 168 s.

Monografia sa zaoberá vývojom dopravnej polície na území Českej republiky, resp. Československa, od jej vzniku až do súčasnosti. Po uplynutí viac než storočia od vzniku prvých policajných inštitútov na riešenie dopravných situácií je prvým komplexným spracovaním danej tematiky na našom teritóriu.

Po oboznámení so skúmanou problematikou v **Príhovore** z pera riaditeľa Dopravnej polície Českej republiky, plk. Mgr. Bc. Jiřího Zlého, MBA, nasleduje dvadsaťpäť kapitol bližšie sa venujúcich zvolenej tematike.

Prvá kapitola **Ako chodiť a jazdiť ...** uvádza nízku hustotu premávky na európskych cestách a uliciach do polovice XIX. storočia, ktoré odôvodňovali absenciu prijatia právnych predpisov v tejto oblasti. Ako prvú normu autori uvádzajú nariadenie z 19. januára 1759 o zásadách jazdy a chôdze po Pražskom (dnes Karlovom) moste, platné v českej metropole. Pre plastický obraz čitateľov je toto nariadenie publikované v nemeckej i českej verzii, a to v švabachu. Z právnych úprav v nasledujúcom storočí je spomenutá vyhláška z 9. júla 1886 o dočasnom poriadku cestnej polície, platná až do roku 1914. Z multilaterálnych dohôd autori zmieňujú Medzinárodnú zmluvu o jazde automobilmi, uzatvorenú v roku 1909 v Paríži, ktorú ratifikovalo v roku 1910 aj Rakúsko-Uhorsko a po prvej svetovej vojne k nej pristúpilo v roku 1921 i Československo. Československá republika (ČSR) bola signatárom druhej parížskej Medzinárodnej zmluvy o jazde motorovými vozidlami, uzatvorenej v roku 1926, na jej vykonanie bol prijatý zákon č. 124/1931 Zb. z. a n. a napokon aj zákon č. 81/1935 Zb. z. a n. o ceste motorovými vozidlami.

Ďalšia kapitola **Pravek pendreku v Čechách alebo Dopravákom je hej** oboznamuje s rozkazom Ústredného policajného inšpektorátu č. 69 z 15. júla 1919, ktorým bolo zriadené oddelenie dopravnej polície pri departemente II (dopravnom úrade). Od septembra 1919 na Václavskom námestí v Prahe pôsobili dopravní strážnici s čiernymi obuškami a vyzbrojení tiež opakovacou pištoľou zn. Praga. V roku 1920 k nim pribudol aj cyklistický oddiel zložený z ôsmich trojčlenných hliadok. V roku 1939 už bolo v hlavnom meste republiky 18 semaforov, 105 križovatiek a približne 200 príslušníkov dopravnej polície.

V kapitole **Cestné četníctvo 1928-1929** sa možno dozvedieť o zriadení četníckych pátracích staníc v Československej republike v roku 1928, ako i o pôsobení cyklistických a motocyklových četnických hliadok. S postupným rozširovaním motorizmu v premávke dochádzalo k nárastu dopravných nehôd, zaujímavou je vtedajšia maximálne dovolená rýchlosť motorových vozidiel 45 km/hod. Až 90 % dopravných nehôd bolo pritom zapríčinených rýchlou a nebezpečnou jazdou. V roku 1935 došlo napokon ku kreácii četnických cestných kontrolných staníc.

Práve kapitola **Četnické cestné kontrolné stanice** bližšie popisuje ich nárast od roku 1935, kedy ich v Československu bolo len desať, do roku 1938 s 22 existujúcimi stanicami. V slovenskej krajine na sklonku prvej ČSR existovali tieto stanice v mestách Košice, Poprad, Žilina, Trenčín, Bratislava a Banská Bystrica. Od roku 1934 už četníctvo malo k dispozícii, okrem bicyklov a motocyklov, aj osobné automobily. Bližšie podrobnosti o povinnostiach

príslušníkov cestných kontrolných staníc boli určené výnosom Ministerstva vnútra zo dňa 8. júla 1938 č. 4206/12.

V kapitole **Vyhláška o zabavovaní motorových vozidiel** je možné sa oboznámiť s podzákonnou normou prijatou na základe zákona č. 124/1931 Zb. z. a n. Vyhláška z 8. 10. 1933 o zaisťovaní, zabezpečovaní a uskladňovaní motorových vozidiel v Prahe zasahovala výrazne do práv vlastníkov týchto vozidiel. Na jej podklade mohla polícia nechať odťahovať vozidlá s poruchami, alebo také, ktorých vodič vykazoval známky opitosti a pod. Aj opustenie automobilu na viac ako 10 hodín odôvodňovalo možnosť jeho odtiahnutia obdobne ako pri podozrení o zneužití štátnej poznávacej značky.

I v súčasnosti aktuálna téma kapitoly **Dopravné nehody** bola objektom záujmu dopravných policajtov v medzivojnovom období. Pri Jesenici blízko Prahy je dokonca umiestnený pieskovcový pomník tragickej nehody kočiara ešte z 22. decembra 1706, pri ktorej zomrela barónka z Astfeldtu. V texte sú podrobne uvedené aj postupy a úkony pri vyšetrovaní nehôd spôsobených motorovými vozidlami platné pre dopravných policajtov prvej Československej republiky.

Kapitola **Pevné stanoviská** približuje čitateľom viac menej úsmevne pracoviská dopravných strážnikov na križovatkách, a to od dvadsiatych až po osemdesiate roky 20. storočia. Bežne boli tieto stanoviská nazývané ako „sudy“ a často ich označovali reklamami, pričom strážnici v nich mali biele rukavice aj rukávniky. V socialistickej epoche našej národnej štátnosti boli nahradené búdkami, v ktorých svoju činnosť vykonávali príslušníci Verejnej bezpečnosti.

Názov kapitoly **Všetko pre bezpečnosť tela a majetku, všetko na zamedzenie nehôd a nešťastí** v sebe evokuje sokolské myšlienky, ktoré v rokoch 1918-1939 Československom často rezonovali. Dopravná stráž v lete 1932 zvládla v Prahe organizáciu IX. všesokolského zletu, kde len na prvej predzletovej nedeli sa zúčastnilo 70 000 návštevníkov a 1 500 automobilov. Celkovo boli prepravované tisícky účastníkov zletu autobusmi, automobilmi, autodrožkami, motocyklami i elektrickými dráhami.

Aktuálne tiež pertraktovaná téma **Osveta a prevencia** hrala svoju úlohu už medzi dvoma svetovými vojnami. V tomto období sa jej zhostil Autoklub Republiky československej (RČS) v rámci realizácie akcií Hodinky bezpečnosti, kde sa uskutočnilo aj mnoho besied o dopravnej bezpečnosti s mládežou. V roku 1935 sa uskutočnila v Prahe prvá a v roku 1939 aj druhá samostatná výstava k dopravnej bezpečnosti. Autoklub RČS dokonca zaviedol na štátnych cestách Technickú kontrolnú službu a Cestnú službu ako predchodcov tzv. žltých anjelov.

Kapitola **Bezpečnostné opatrenia** už bližšie konkretizuje výsledky snáh o väčšiu dopravnú bezpečnosť v Československu. Jedným z ich príkladov boli aj cestné odrazníky, teda predobraz súčasných zvodidiel zhotovených pražským architektom Ladislavom Štrausom, ktoré prevzali aj iné štáty sveta. Z obdobia socializmu je autormi spomenutá akcia *„Mesiac máj bez dopraných nehôd“*, či zriaďovanie dopravných ihrísk.

Už v predvojnovej ére bola riešená aj dodnes frekventovaná problematika **Návykové látky za volantom**. V roku 1928 nahradil právne ponímanie alkoholu za volantom ako *„jednania, ktoré vzbudzuje verejné pohoršenie“* pojem *„neprístojné chovanie na verejnom mieste, ktorým je ohrozovaná verejná bezpečnosť.“* Aj po komunistickom prevrate bolo sankcionované užívanie alkoholu pri šoférovaní, a to na základe zákona č. 87/1948 Zb. o potieraní alkoholizmu.

Snáď večne rozoberaná téma pri šoférovaní, **Rýchlosť,** súvisela s touto najčastejšou príčinou dopravných nehôd. Pôvodné ustanovenia o najvyššej prípustnej rýchlosti zmenil Dopravný cestný poriadok tak, že vnútri uzatvorených osád bola táto rýchlosť stanovená na 40 km/hod. a mimo nich vrátane diaľnic na 80 km/hod. pri osobných motorových vozidlách, resp. 60 km/hod. pri nákladných motorových vozidlách i autobusoch. Z modernej policajnej techniky na meranie rýchlosti sú zobrazené pištoľový mierič LaserCam 4 a laserový mierič MicroDigiCam.

Významnou novinkou v doprave sa stala **Zmena smeru jazdy**, keďže Československo sa už v roku 1931 zaviazalo k zavedeniu jazdy vpravo ako to platilo aj v susedných krajinách s výnimkou Maďarska. Takýto spôsob jazdy mal byť prijatý ešte do roku 1936, no až rozhodnutím Stáleho výboru z 10. novembra 1938 bola v predmetnej veci prijatá právna úprava účinná až v roku 1939.

V kapitole **Protektorát Čechy a Morava** sa možno dozvedieť, že okrem definitívneho zavedenia jazdy vpravo došlo v roku 1942 k zrušeniu oddelenia dopravnej stráže. Okupačné orgány na druhej strane zriadili jednotku pre motorizmus (*Kraftfahrstaffel)*, v protektoráte pôsobila aj pomocná dopravná služba (*NSKK*).

Z kapitoly **Po druhej svetovej vojne** pochádza vyobrazenie vyhlášky ministerstva dopravy o vylúčení príslušníkov nemeckej národnosti z verejnej prepravy z roku 1945. Od roku 1946 pôsobili v oslobodenej republike cestné kontrolné stanice a zákon č. 56/1950 Zb. o premávke na verejných cestách nahradil dovtedajší Poriadok cestnej polície ešte z roku 1914. Pri Hlavnej správe Verejnej bezpečnosti bol zriadený 4. odbor Dopravné služby. Až v roku 1953 došlo napokon ku kreácii dopravných inšpektorátov Verejnej bezpečnosti na základe vládneho nariadenia č. 54/1953 Zb. o premávke na cestách, ktoré dokonca zrušilo samotný zákon č. 56/1950 Zb.

V rámci úsilia Zboru národnej bezpečnosti o prevenciu, došlo v päťdesiatych rokoch 20. storočia ku zriadeniu inštitútu pod názvom **Nedeľná škola dopravných predpisov**, a to pod heslom *„Do boja za zvýšenie dopravnej bezpečnosti.“* Povinne ju museli absolvovať tí vodiči, ktorí porušili pravidlá cestnej premávky a celkovo ňou prešli tisícky priestupcov.

Výlučne obrazový charakter má kapitola **História jednej križovatky**. Publikované fotografie približujú príbeh križovatky Václavského námestia a Jindřišskej ulice od prvej Československej republiky až do súčasnosti.

Rozsiahlejšia kapitola **O poznávacích značkách** pojednáva o vývoji evidenčných čísiel vozidiel od čias Rakúsko-uhorskej monarchie až do súčasnosti. Podľa nariadenia z 27. 9. 1905 o povinnom zavedení štátnych poznávacích značiek, boli pre celú dualistickú monarchiu (s výnimkou Budapešti) zavedené biele tabuľky s čiernym znakom a poradovým číslom. Po vzniku ČSR sa tabuľky pre Slovensko označovali veľkým červeným písmenom P a ďalej rímskymi a arabskými číslicami. K zmene došlo v roku 1932, odkedy boli vozidlá v Slovenskej krajine označené na čiernych tabuľkách veľkým bielym písmenom S a už len arabskými číslicami. Po skončení druhej svetovej vojny sa označenie vrátilo k bielym tabuľkám a to s veľkým čiernym písmenom S, dvojpísmenným označením okresu, pomlčkou a číslicami. Od roku 1953 sa však začalo zavádzanie značiek s dvojpísmenným kódom a dvoma pármi číslic oddelených pomlčkou čiernej farby na bielych tabuľkách (v prípade osobných motorových vozidiel a motocyklov, ostatné vozidlá disponovali žltými tabuľkami). V roku 1966 sa začalo s pridávaním tretieho písmena na tabuľkách v súvislosti s nárastom počtu vozidiel v ČSSR a v roku 1985 bola ako posledná zmena z obdobia

socializmu vypustená pomlčka medzi číslicami. Osobitne boli v tejto dobe pritom označované špeciálne, skúšobné, dovážané či prezidentské vozidlá.

V kapitole **Než začneme jazdiť** je obrazom i textom popísaný vývoj vodičských listov a vysvedčení o vodičských skúškach na našom území, pričom v roku 1912 bola v Prahe založená prvá autoškola. Zatiaľ čo vodičské preukazy vydávané po roku 1945 boli v svetlomodrých papierových doskách, v období socializmu ich nahradili v súlade s vyhláškou č. 196/1953 Ú. l. preukazy v doskách ružových. Ďalšou zmenou bolo zavedenie preukazov v tmavomodrých doskách podľa vyhlášky č. 145/1956 Zb. nahradené v roku 1964 trojdielnymi ružovými preukazmi z PVC v zmysle vyhlášky č. 87/1964 Zb. Od roku 1986 existovala v ČSSR už ružová karta s nápisom vo francúzštine *Permis de conduire* zalaminovaná do termolaminačnej fólie s orientáciou na výšku, čo sa zmenilo v roku 1991 jej preorientovaním na šírku.

Kapitola **Špecifiká rovnošiat dopravnej služby** sprevádza čitateľov vývojom oblečenia dopravnej polície od čias prvorepublikového četníctva, v ktorom boli v roku 1928 zavedené plstené prilby. Dopravní strážnici v čiernych uniformách (okrem tmavomodrých blúz) mali na nich umiestnené aj označenie *„Dopravná stráž“*. V roku 1946 sa zaviedli hnedozelené „žihľavové“ rovnošaty, ktoré v roku 1953 nahradili nové slivkovomodré uniformy. Tieto boli zase v roku 1961 vymenené za pastelovo modrý vzor platný až do roku 1967, odkedy až do pádu socializmu boli uniformy príslušníkov Verejnej bezpečnosti v olivovozelenej farbe. K dopravnej službe Verejnej bezpečnosti (VB) však od uvedeného roku tradične patrila letná uniforma vzor 67, tvorená bielou bundokošeľou a olivovozelenými nohavicami.

Bližšiu konkretizáciu práce dopravnej služby približuje kapitola **Dopravka v akcii,** zahŕňajúca aj pôsobenie československej leteckej polície od roku 1935 spojenej s existenciou leteckých četníckych hliadok v medzivojnovom období či využívaním vrtuľníkov. Oboznámiť sa možno i s činnosťou poriečnych oddelení polície od roku 1941, Zboru ozbrojenej ochrany letísk (ZOOL) alebo Zboru ozbrojenej ochrany železníc (ZOOŽ).

Z kapitoly **História systému riadenia mestskej cestnej premávky** vyplýva, že už v roku 1975 bolo takéto ústredné riadenie kreované pre metropolu Československej socialistickej republiky, Prahu, po schválení štúdie Centrálne riadenie dopravy na komunikačnej sieti hlavného mesta. Na čele tohto riadenia bola zriadená *Hlavná dopravná riadiaca ústredňa (HDŘÚ)* a v praxi sa Centrálne riadenie dopravy na komunikačnej sieti hlavného mesta uplatňovalo od roku 1978.

Kapitola **Diaľničné oddelenie** popisuje jeho vývoj od zriadenia tohto samostatného pracoviska rozhodnutím ministerstva vnútra z 24. 11. 1969. Predmetné oddelenia boli vybudované v súčinnosti so Strediskami správy a údržby diaľnic (SSÚD). Autori sa venujú aj dopravnej technike na uvedených diaľničných oddeleniach a službe v rámci týchto organizačných zložiek Verejnej bezpečnosti.

Najrozsiahlejšia kapitola knihy, **Premeny techniky polície v priebehu desaťročí**, mapuje vývoj výstražných znamení, farebného označenia vozidiel dopravnej služby, výbavy motorových vozidiel Verejnej bezpečnosti, cestného dohľadu, ako aj existenciu nehodových oddielov.

Kapitola **Pozoruhodnosti vozového parku alebo Viac o motocykloch a autách** poznamenáva, že dopravná stráž ČSR bola motorizovaná až od roku 1926. Následne je prezentovaná obrazovo-textová plejáda viacerých vozidiel používaných príslušníkmi

dopravnej polície a Verejnej bezpečnosti vrátane autokarov. V roku 1956 bola zriadená *Špeciálna pohotovostná jednotka* ako predchodca pohotovostných motorizovaných jednotiek. Používané vozidlá boli domácej i zahraničnej proveniencie, pričom v roku 1976 došlo k zavedeniu ich obligatórneho žlto-bieleho náteru v rámci VB.

Predposledná kapitola, **V novej dobe**, už mapuje situáciu v dopravnej polícii súčasnej Českej republiky, v rámci ktorej pôsobí 81 dopravných inšpektorátov. Autori venovali priestor aj popisu základného dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky, vybavenia a vozového parku diaľničnej polície, zavedenia elektromobilov, prevencie i štatistiky dopraných nehôd. Nevynechávajú ani state o dopravno-inžinierskych úsekoch, vzdelávaní dopravnej polície a spolupráci s obecnými, resp. mestskými policajtmi.

Záverečná kapitola, **Múzeum Polície Českej republiky**, pojednáva o tejto ustanovizni, založenej v roku 1991. Jej predchodcom bolo Múzeum Pohraničnej a Vnútornej stráže, ktoré bolo zriadené v roku 1965 a z ktorého v roku 1975 vzniklo Múzeum ZNB a Vojsk ministerstva vnútra, ktoré bolo zrušené krátko po „nežnej“ revolúcii v roku 1990. Prezentované sú niektoré zbierky expozícií múzea vrátane motorového člnu Oceanic či vrtuľníka Mi-2. Od roku 2006 v rámci múzea existuje aj Centrum dopravnej prevencie.

Recenzovaná publikácia je výnimočná predovšetkým pre priekopnícky čin jej autorov vo vzťahu k popisu vývoja dopravnej polície na našom území v uplynulom viac než storočí. Autorskému kolektívu sa podarilo zabezpečiť značné penzum dobových predpisov i fotografií, ktoré mapujú jednotlivé etapy pôsobenia bezpečnostných zložiek v oblasti dopravy od Rakúsko-uhorskej monarchie, cez prvú Československú republiku, obdobie druhej svetovej vojny, socialistickú epochu našej histórie až do súčasnosti. Táto monografia je tak významným príspevkom k štúdiu policajných dejín v našej krajine, a to nielen pre príslušníkov Policajného zboru, ale aj pre širšiu čitateľskú verejnosť zaujímajúcu sa o históriu ozbrojených bezpečnostných zborov a vôbec dopravu na Slovensku.

JUDr. PhDr. Rudolf Manik, PhD., MBA, MHA
advokát
Masarykova 2,
040 01 Košice,
e-mail: rudomanik@gmail.com